

PCT/NL

0000452

KONINKRIJK DER



NEDERLANDEN

Bureau voor de Industriële Eigendom



REC'D 30 JUL 2003

WIPO PCT

**PRIORITY
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Hierbij wordt verklaard, dat in Nederland op 23 oktober 2002 onder nummer 1021732,
ten name van:

ACTIFORCE B.V.

te Bunschoten

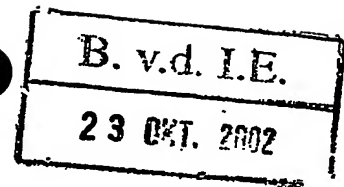
een aanvraag om octrooi werd ingediend voor:

"Aandrijving voor het ten opzichte van elkaar verplaatsen van profieldelen onder tussenkomst van een flexibele materiaalstrook, in lengte verstelbare behuizing en meubel",
onder inroeping van een recht van voorrang, gebaseerd op de in Nederland op
21 juni 2002 onder nummer 1020916 ingediende aanvraag om octrooi, en
dat de hieraan gehechte stukken overeenstemmen met de oorspronkelijk ingediende stukken.

Rijswijk, 10 juli 2003.

De Directeur van het Bureau voor de Industriële Eigendom,
voor deze,

Mw. I.W. Scheevelenbos-de Reus



Uittreksel

De uitvinding heeft betrekking op een aandrijving voor het ten opzichte van elkaar verplaatsen en positioneren van ten minste twee profieldelen, omvattende: een

5 roteerbaar drijf wiel, een met een eerste profieldeel én met het drijf wiel gekoppelde motor, een flexibele materiaalstrook welke ten minste eenzijdig star is verbonden met een tweede profieldeel, welke materiaalstrook tevens aangrijpt op het drijf wiel, en een

10 ten minste in hoofdzaak stationair met het eerste profieldeel verbonden geleiding voor de flexibele materiaalstrook, waarbij de afstand van de geleiding tot het drijf wiel groter is dan de afstand van het aangrijppunt van de flexibele materiaalstrook op het tweede profiel tot het drijf wiel.

De uitvinding heeft tevens betrekking op een in lengte verstelbare behuizing voorzien van een dergelijke aandrijving alsook op een meubel in de poten waarvan dergelijke

15 aandrijvingen zijn opgenomen.

Aandrijving voor het ten opzichte van elkaar verplaatsen van profieldelen onder tussenkomst van een flexibele materiaalstrook, in lengte verstelbare behuizing en meubel

5 De uitvinding heeft betrekking op een aandrijving voor het ten opzichte van elkaar verplaatsen en positioneren van ten minste twee profieldelen. De uitvinding heeft tevens betrekking op een in lengte verstelbare behuizing welke is samengesteld uit meerdere onderling verplaatsbare behuizingdelen, alsook op een meubelstuk waarvan een dergelijke behuizing deel uitmaakt.

10

Voor het onderling verplaatsen van objecten wordt er in vele toepassingen gebruik gemaakt van spindel/spindelmoer overbrengingen. Een nadeel van de bestaande systemen is dat deze doorgaans relatief kostbaar en zwaar zijn en een complexe constructie kennen. Tevens hebben de bestaande spindel/spindelmoer overbrengingen
15 een beperkt regelbereik.

De onderhavige uitvinding heeft daarom tot doel het verschaffen van een verbeterde aandrijving voor het onderling verplaatsen van profieldelen met een eenvoudige en goedkope constructie, waarmee een relatief groot regelbereik kan worden gerealiseerd.

20

De uitvinding verschaft daartoe een aandrijving voor het ten opzichte van elkaar verplaatsen en positioneren van ten minste twee profieldelen, omvattende: een roteerbaar drijfwiël, een met een eerste profieldeel én met het drijfwiël gekoppelde motor, een flexibele materiaalstrook welke ten minste eenzijdig star is verbonden met
25 een tweede profieldeel, welke materiaalstrook tevens aangrijpt op het drijfwiël, en een ten minste in hoofdzaak stationair met het eerste profieldeel verbonden geleiding voor de flexibele materiaalstrook, waarbij de afstand van de geleiding tot het drijfwiël groter is dan de afstand van het aangrijppunt van de flexibele materiaalstrook op het tweede profiel tot het drijfwiël. Een dergelijke aandrijving heeft als belangrijk voordeel boven
30 de aandrijvingen volgens de stand der techniek dat de wrijvingsverliezen in de overbrenging zeer gering zijn waardoor de motor erg licht (en dus compact en goedkoop) kan worden uitgevoerd. Dit maakt het mogelijk in meer toepassingen dan tot op heden de (elektro)motor op te nemen in het eerste profieldeel. Een bijkomend gevolg van de relatief lichte constructie is dat de aandrijving zeer weinig geluid produceert

tijdens gebruik. Met name in specifieke toepassingen kan dit voordelig zijn. Nog een voordeel is dat de aandrijving overeenkomstig de onderhavige uitvinding grote vrijheid laat in de vormgeving ervan. Zo kan afhankelijk van de toepassing een keuze worden gemaakt ten aanzien van de geleiding (bijvoorbeeld een eenvoudige pen of een al dan niet gelagerd keermiel), het drijfwiél en de flexibele materiaalstrook (hierover volgt navolgend meer). Nog een belangrijk voordeel is dat standaard profieldelen kunnen worden toegepast zonder dat deze aan de binnenzijde een bijzondere bewerking behoeven te ondergaan. De complete aandrijving kan tegen relatief geringe kosten worden vervaardigd en is door de eenvoudige constructie ook weinig storingsgevoelig.

Voor een goede werking van de aandrijving is het gewenst dat het drijfwiél in hoofdzaak zonder slip aangrijpt op de flexibele materiaalstrook. Daartoe kan in een voorkeursuitvoering het drijfwiél zijn voorzien van een vertanding, en kan de flexibele materiaalstrook zijn voorzien van een met de vertanding van het drijfwiél samenwerkende profilering. Daar de flexibele materiaalstrook slechts over een deel van de lengte kan worden aangegrepen door het drijfwiél is het ook mogelijk dat de flexibele materiaalstrook uit opvolgende segmenten is samengesteld met uiteenlopende materiaaleigenschappen. Het deel van de flexibele materiaalstrook dat in aangrijping komt met het drijfwiél kan bijvoorbeeld worden gevormd door een ketting of een tandriem, terwijl het deel van de flexibele materiaalstrook dat niet in aangrijping komt met het drijfwiél goedkoper kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door te kiezen voor bandstaal.

Daar de uitvinding vereist dat de afstand van het aangrijppunt van de flexibele materiaalstrook op het tweede profiel tot het drijfwiél beperkt blijft (althans dat deze kleiner is dan de afstand van de geleiding tot het drijfwiél) is het noodzakelijk hiertoe een voorziening aan te brengen. Een mogelijke oplossing is dat de flexibele materiaalstrook daartoe wordt verbonden met een uitkragend element dat star verbonden is met het tweede profieldeel. Dit uitkragend element dient daarbij te reiken in de richting van het drijfwiél. De aandrijving kan zelf geheel aan het oog worden onttrokken wanneer het tweede profieldeel het eerste profieldeel omgrijpt, en het uitkragend element dat is verbonden met het tweede profieldeel in de binnenruimte van het eerste profieldeel is gelegen. Een alternatief is het eerste profieldeel te voorzien met een langssleuf door welke sleuf het aangrijppunt van de flexibele materiaalstrook op het

tweede profiel kan verplaatsen. Dit is echter een minder fraaie oplossing dan die met het uitkragend element dat is gelegen in de binnenruimte van het eerste profieldeel.

Bij voorkeur is de flexibele materiaalstrook tweezijdig verbonden met het tweede profieldeel. Met een dergelijke constructie kunnen twee profieldelen zowel gecontroleerd worden uiteengeschoven als ineen worden geschoven. Immers ongeacht de rotatierichting van het drijf wiel kan een trekkracht worden uitgeoefend op de flexibele materiaalstrook. Nog een voordeel is dat de positie van de flexibel materiaalstrook hiermee volledig vastligt.

10

In weer een andere voorkeursuitvoering is het tweede profieldeel voorzien van een additionele geleiding waardoor een eenzijdig met het eerste profieldeel verbonden additionele flexibele materiaalstrook wordt geleid die aan de overliggende zijde is verbonden met het derde profieldeel verbonden geleiding. Hierbij kan de additionele flexibele materiaalstrook zijn verbonden met een uitkragend element dat star verbonden is met het derde profieldeel. Bij voorkeur omgrijpt daarbij het derde profieldeel het eerste en het tweede profieldeel, en is het uitkragend element dat is verbonden met het derde profieldeel in de binnenruimte van het eerste profieldeel gelegen. Met een

15

dergelijke uitbreiding van de aandrijving overeenkomstig de uitvinding wordt het mogelijk ook een derde profieldeel ten opzichte van de twee andere profieldelen te verplaatsen. Zo wordt een telescopische constructie met drie (of zelf meer dan drie) ten opzichte van elkaar uitschuifbare en inschuifbare profieldelen mogelijk. Het derde profieldeel "lift" als het waren mee met de verplaatsing die tussen het eerste en tweede profieldeel wordt bewerkstelligd. Hiervoor is geen additionele aandrijving (motor)

20

benodigd; natuurlijk zal de motor die de verplaatsing tussen het eerste en tweede profieldeel aandrijft wel zo moeten zijn gedimensioneerd dat er vermogen beschikbaar blijft voor de verplaatsing van het derde profieldeel. Opgemerkt zij dat de uitvinding nog verder kan worden uitgebreid n-de profieldeel voorzien van een additionele geleiding waardoor een eenzijdig met het eerste (of een willekeurig ander profieldeel tot en met het n-1-de) profieldeel verbonden additionele flexibele materiaalstrook wordt geleid die aan de overliggende zijde is verbonden met een n+1-de profieldeel verbonden geleiding. Het aantal segmenten waaruit een telescopische constructie kan bestaan kan op deze wijze (theoretisch) eindeloos worden uitgebreid.

25

30

In nog een andere voorkeursuitvoering is het drijf wiel tevens verbonden met een rond een daartoe met het drijf wiel samengebouwd haspeldeel opwikkelbaar trekelement, zodanig dat bij het ineenschuiven van de profieldelen het trekelement op het haspeldeel wikkelt. Met een dergelijk trekelement, bijvoorbeeld een kabel , koord of touw, kan het

5 uiterste profieldeel aan de van het eerste profieldeel afgekeerde zijde gecontroleerd naar het eerste profieldeel worden getrokken. Het gevolg hiervan is dat ongeacht het aantal profieldelen die zijn samengebouwd altijd de totale lengte van de constructie samengestelde profieldelen kan worden beheerst.

- 10 Ter vergroting van de stabiliteit bij het uiteenbewegen van de profieldelen is het ook mogelijk dat de aandrijving twee flexibele materiaalstroken omvat die ten minste eenzijdig star zijn verbonden met een tweede profieldeel, welke materiaalstroken tevens aangrijpen op het drijf wiel, en twee stationair met het eerste profieldeel verbonden geleidingen voor de flexibele materiaalstroken. Het moge duidelijk zijn dat ook andere
- 15 onderdelen van de aandrijving overeenkomstig de onderhavige uitvinding meervoudig (dubbel of zelf nog meervoudiger) kunnen worden uitgevoerd om het bedieningsgemak, de stabiliteit en/of de betrouwbaarheid van de constructie te vergroten.

- De uitvinding verschaft tevens een in lengte verstelbare behuizing welke is
- 20 samengesteld uit meerdere onderling verplaatsbare behuizingdelen, met een eerste behuizingdeel waarmee de motor, het drijf wiel en de geleiding van de aandrijving volgens een der voorgaande conclusies zijn verbonden, en ten minste een tweede behuizingdeel met aangrijppositie voor de flexibele materiaalstrook. In de praktijk blijkt het bijzonder voordelig wanneer de behuizing een telescopisch poot vormt. Een
- 25 dergelijke behuizing, respectievelijk poot, beschikt over de voordelen zoals bovengaand verwoord met betrekking tot de aandrijving overeenkomstig de uitvinding. Zo een uit ten minste twee onderling verplaatsbare pootdelen opgebouwde poot kan compact (slank) worden uitgevoerd terwijl de poot toch ook kan worden gebruikt voor toepassingen waarin een te ondersteunen object (zoals bijvoorbeeld een werkblad) over
- 30 een groot bereik verstelbaar moet zijn. Een voorbeeld van een dergelijke toepassing zijn werkplekken waar naar believen staande of zittende arbeid moet kunnen worden verricht.

Voor een eenvoudige bediening van de aandrijving kan de behuizing zijn voorzien van bedieningsmiddelen voor het activeren van een met de aandrijving verbonden motor. Hierbij valt te denken aan een met de behuizing verbonden bedieningspaneel of een, al dan niet draadloze, op afstand van de behuizing te plaatsen bedieningspaneel. Als
 5 alternatief of aanvullend is het ook mogelijk dat de behuizing is voorzien van een bedieningsorgaan waarmee het drijf wiel handmatig kan worden geroteerd.

Ten slotte verschaft de onderhavige uitvinding ook een meubel voorzien van meerdere poten in de vorm van behuizingen zoals in de voorgaande alinea's beschreven waarbij
 10 de drijfwielen in de afzonderlijke poten door een centrale motor worden aangedreven. Met een enkele motor is er aldus een gesynchroniseerde aandrijving mogelijk van alle een tafel (of natuurlijk ook meubelstuk) ondersteunende poten gelijktijdig kunnen worden aangedreven.

15 De onderhavige uitvinding zal verder worden verduidelijkt aan de hand van de in navolgende figuren weergegeven niet-limitatieve uitvoeringsvoorbeelden. Hierin toont: figuur 1 een zijaanzicht op een opengewerkte telescopisch poot uit drie profiel delen in een uiteenschoven (verlengde) toestand met een aandrijving overeenkomstig de uitvinding, en
 20 figuur 2 een zijaanzicht op de poot uit figuur 1 in een ineengeschoven (verkleinde) toestand.

Figuur 1 toont een poot 1 die is samengesteld uit drie telescopisch samenwerkende profiel delen 2, 3, 4. In een eerste profiel deel 2 is een elektromotor 5 opgenomen
 25 waarmee een eveneens met het eerste profiel deel 2 verbonden drijf wiel 6 is gekoppeld. Het drijf wiel 6 grijpt aan op een ketting 7 welke een flexibele materiaalstrook vormt waarmee de onderlinge verplaatsing van het eerste en tweede profiel deel 2, 3 kan worden gerealiseerd.

30 Aan een ene zijde is de ketting 7 verbonden met een staander 8 die vast verbonden is met het tweede profiel deel 3. De staander 8 steekt tot in de binnenzijde van het eerste profiel deel 2 (met name wanneer de poot 1 is ineengeschoven (zie ook figuur 2). Een geleidings wiel 9 voor de ketting 7 is roteerbaar verbonden met het eerste profiel deel 2. De van de staander 8 afgekeerde zijde van de ketting 7 is onder tussenkomst van een

stang 10 eveneens vast verbonden met het tweede profieldeel 3. Door rotatie van het drijfwiel 6 is de onderlinge positie van de eerste twee profieldelen 2, 3 onderling verstelbaar (zie voor een beter begrip in samenhang met figuur 1 ook figuur 2). Het eerste profieldeel 2 blijft bij een neerwaartse belasting, bij stilstand van de elektromotor 5, in positie ten opzichte van het tweede profieldeel 3 doordat de ketting 7 aangrijpt op een positie 11 die ten opzichte van het geleidingswiel 9 is gelegen aan de zijde van het drijfwiel 6 (boven); hierdoor wordt het deel van de ketting 7 dat grenst aan de bevestigingspositie 11 op trek belast.

- 10 Een derde profieldeel 4 is ook voorzien van een inwendige staander 12 waarop een ketting 13 aangrijpt. De ketting 13 voert van de aangrijppositie 15 op de staander 12 langs een geleidingswiel 14 dat roteerbaar is verbonden met het tweede profieldeel 3 naar een aangrijppositie 16 op het eerste profieldeel 2. Wanneer nu het eerste en tweede profieldeel 2, 3 uiteen worden bewogen loopt de ketting 13 langs het geleidingswiel 14 dat daarbij tegen de klokrichting in roteert. Het gevolg hiervan is dat de bevestigingspositie 15 van de ketting 13 op de staander 12 naar het geleidingswiel 14 wordt getrokken met als gevolg dat het derde profieldeel 4 uit het tweede profieldeel 3 wordt gedrongen (dit kan worden vergeleken met de verplaatsing van de bevestigingspositie 11 van de ketting 7 in de richting van het geleidingswiel 9). Een
- 20 separate aandrijving voor de onderlinge verplaatsing van tweede en derde profieldeel 3, 4 is aldus overbodig. Opgemerkt zij dat een constructie zoals tussen het tweede en derde profieldeel 3, 4 aar believen ook voor (niet weergegeven) opvolgende profieldelen kan worden toegepast.
- 25 Ter vermindering van de kracht benodigd bij het verlengen van de poot 1 is tussen het eerste en tweede profieldeel 2, 3 ook nog een drukveer 17 geplaatst. Het uiteenbewegen zal immers doorgaans tegen de zwaartekracht in plaatsvinden en vergt daarom een grotere inspanning dan het met behulp van de zwaartekracht verkleinen van de pootlengte. Door toepassing van de drukveer 17 kan de omvang van de elektromotor 5
- 30 verder worden beperkt.

Het drijfwiel 6 is tevens voorzien van een spoel 18 waarop een kabel 19 wordt gewikkeld bij het verkleinen van de totale pootlengte. De kabel 19 is op een verankerpositie 20 bevestigd aan het derde profieldeel 4 zodat bij het verkleinen van de

pootlengte de maximale afstand van het derde profieldeel 4 ten opzichte van het eerste profieldeel 2 begrenst is door de lengte van de kabel 19 die niet op de klos 18 is gewikkeld.

5 Figuur 2 toont de poot 1 maar nu in een verkleinde toestand. Voor een beschrijving van de afzonderlijke onderdelen wordt verwezen naar de beschrijving behorende bij figuur 1. Relevant gewijzigde onderlinge posities zijn ondermeer de bevestigingspositie 11 van de ketting 7 is verder verwijderd van het geleidingswiel 9. Door trekbelasting van het uiteinde van de ketting 7 dat grenst aan de stang 10 (de afstand van het drijfwiel 6 tot de

10 stang 10 is verkleind ten opzichte van de weergegeven situatie in figuur 1) zijn het eerste en tweede profieldeel 2, 3 ineen geschoven. Ook is de bevestigingspositie 15 van de ketting 13 verder verwijderd van het geleidingswiel 14 dan in de eerder weergegeven situatie; ook het derde profieldeel 4 is ingeschoven.

15 Figuur 3 toont een profielsamenstel 25 met een elektromotor 26 die verbonden is met een bovenste profieldeel 27. Het bovenste profieldeel 27 is verschuifbaar in een middelste profieldeel 28 welke op zijn beurt verplaatsbaar is in een onderste profieldeel 29. Een drijfwiel 30 wordt roteerbaar aangedreven door de elektromotor 26. Via een overbrengwiel 31 wordt de rotatie van het drijfwiel 30 overgebracht naar een spoel 32.

20 Anders dan de in de figuren 1 en 2 weergegeven spoel 18 is de in de figuur 3 weergegeven spoel 32 voorzien van twee kabels 33, 34 (in plaats van één) die langs twee geleidingswielen 35, 36 voeren welke roteerbaar zijn verbonden met het eerste profieldeel 27. Van de geleidingswielen 35, 36 voeren de kabels 33, 34 vervolgens naar twee niet nader aangegeven aangrijpposities aan de bovenzijde van het middelste

25 profieldeel 28. Voor de duidelijkheid is in figuur 4 een aanzicht weergegeven op de kabels 33, 34 zoals deze deel uitmaken van het profielsamenstel weergegeven in figuur 3, waarin zichtbaar is tot hoever de kabels 33, 34 reiken.

30 Middels kabel 37 wordt bij het onderling verplaatsen van het bovenste en middelste profieldeel 27, 28 ook het onderste profieldeel 29 verplaatst ten opzichte van het bovenste en middelste profieldeel 27, 28. Daartoe is de kabel 37 langs een geleiding 38 gevoerd die verbonden is met het bovenste profieldeel 27, alsook langs twee geleidingswielen 39, 40 die roteerbaar bevestigd zijn aan het middelste profieldeel 28. De kabel 37 grijpt vervolgens aan weerszijden op een vaste positie aan op de bovenzijde

van het onderste profieldeel 29 (zie voor verduidelijking wederom figuur 4). Bij het toenemen van de afstand tussen de geleidingswielen 35, 36 en de geleiding 38 (uitschuiven van het eerste profieldeel 27 ten opzichte van het tweede profieldeel 28) zal de daartoe tussen deze geleidingselementen 35, 36, 38 benodigde extra lengte van de kabel 37 ertoe leiden dat de bovenzijde van het onderste profieldeel 29 naar beneden getrokken wordt. Hierdoor verplaatst het onderste profieldeel 29 zich ten opzichte van het middelste profieldeel 28; zij schuiven eveneens uiteen.

Ten slotte tonen de figuren 3 en 4 ook nog een kabel 41 welke op een tegengestelde richting om de spoel 32 is gewikkeld dan de kabels 33, 34. De kabel 41 is aan de van de spoel 32 afgekeerde zijde (na terloops nog langs de geleiding 38 te zijn gevoerd) verankerd aan het onderste profieldeel 29. Deze kabel 41 is aangebracht voor het gecontroleerd ineenschuiven van de profieldelen 27, 28, 29. Bij het in tegengestelde richting roteren van de spoel 32 dan zoals bovengaand beschreven bij het uiteenschuiven van de profieldelen 27, 28, 29 zal de kabel 41 een trekkracht uitoefenen waarmee het bovenste profieldeel 27 en het onderste profieldeel 29 naar elkaar toe worden bewogen, daarbij wordt het middelste profieldeel 28 meegevoerd. Een belangrijke verschil tussen de in de figuren 1 en 2 weergegeven poot 1 en het profielsamenstel 25 is dat in het profielsamenstel het mechaniek voor het uiteenschuiven van de profieldelen 27, 28, 29 dubbel is uitgevoerd hetgeen leidt tot een ten opzicht van de eerder besproken uitvoeringsvariant stabielere constructie die met minder weerstand kan werken.

Conclusies

1. Aandrijving voor het ten opzichte van elkaar verplaatsen en positioneren van ten minste twee profieldelen, omvattende:

- 5 - een roteerbaar drijf wiel,
- een met een eerste profieldeel én met het drijf wiel gekoppelde motor,
- een flexibele materiaalstrook welke ten minste eenzijdig star is verbonden met een tweede profieldeel, welke materiaalstrook tevens aangrijpt op het drijf wiel,
- en
- 10 - een ten minste in hoofdzaak stationair met het eerste profieldeel verbonden geleiding voor de flexibele materiaalstrook,

waarbij de afstand van de geleiding tot het drijf wiel groter is dan de afstand van het aangrijppunt van de flexibele materiaalstrook op het tweede profiel tot het drijf wiel.

- 15 2. Aandrijving volgens conclusie 1, met het kenmerk, dat het drijf wiel in hoofdzaak zonder slip aangrijpt op de flexibele materiaalstrook.

3. Aandrijving volgens conclusie 1 of 2, met het kenmerk, dat het drijf wiel is voorzien van een vertanding.

20

- 4. Aandrijving volgens conclusie 3, met het kenmerk, dat de flexibele materiaalstrook is voorzien van een met de vertanding van het drijf wiel samenwerkende profilering.

- 25 5. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat de flexibele materiaalstrook uit opvolgende segmenten is samengesteld met uiteenlopende materiaaleigenschappen.

- 6. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat ten minste een deel van de flexibele materiaalstrook wordt gevormd door een ketting.
- 30

- 7. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat ten minste een deel van de flexibele materiaalstrook wordt gevormd door een tandriem.

8. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat ten minste een deel van de flexibele materiaalstrook wordt gevormd door bandstaal.
9. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat de flexibele materiaalstrook is verbonden met een uitkragend element dat star verbonden is met het tweede profieldeel.
10. Aandrijving volgens conclusie 9, met het kenmerk, dat het tweede profieldeel het eerste profieldeel omgrijpt, en het uitkragend element dat is verbonden met het tweede profieldeel in de binnenruimte van het eerste profieldeel is gelegen.
11. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat de flexibele materiaalstrook tweezijdig is verbonden met het tweede profieldeel.
12. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk, dat het tweede profieldeel is voorzien van een additionele geleiding waardoor een eenzijdig met het eerste profieldeel verbonden additionele flexibele materiaalstrook wordt geleid die aan de overliggende zijde is verbonden met het derde profieldeel verbonden geleiding.
13. Aandrijving volgens conclusie 12, met het kenmerk, dat de additionele flexibele materiaalstrook is verbonden met een uitkragend element dat star verbonden is met het derde profieldeel.
14. Aandrijving volgens conclusie 13, met het kenmerk, dat het derde profieldeel het eerste en het tweede profieldeel omgrijpt, en het uitkragend element dat is verbonden met het derde profieldeel in de binnenruimte van het eerste profieldeel is gelegen.
15. Aandrijving volgens conclusie 13 of 14, met het kenmerk, dat het drijfwiel tevens is verbonden met een rpd een daartoe met het drijfwiel samengebouwd haspeldeel opwikkelbaar trekelement, zodanig dat bij het ineenschuiven van de profieldelen het trekelement op het haspeldeel wikkelt.
16. Aandrijving volgens een der voorgaande conclusies, met het kenmerk dat de aandrijving twee flexibele materiaalstroken omvat die ten minste eenzijdig star zijn

verbonden met een tweede profieldeel, welke materiaalstroken tevens aangrijpen op het drijf wiel, en twee stationair met het eerste profieldeel verbonden geleidingen voor de flexibele materiaalstroken.

5. 17. In lengte verstelbare behuizing welke is samengesteld uit meerdere onderling verplaatsbare behuizingdelen, met een eerste behuizingdeel waarmee de motor, het drijf wiel en de geleiding van de aandrijving volgens een der voorgaande conclusies zijn verbonden, en ten minste een tweede behuizingdeel met aangrijppositie voor de flexibele materiaalstrook.

10

18. Behuizing volgens conclusie 17, met het kenmerk, dat de behuizing een telescopisch poot vormt.

- 15 19. Behuizing volgens conclusie 17 of 18, met het kenmerk, dat de behuizing is voorzien van bedieningsmiddelen voor het activeren van de van de aandrijving deel uitmakende motor.

- 20 20. Meubel voorzien van meerdere poten in de vorm van behuizingen volgens een der conclusies 17 – 19, met het kenmerk, dat meerdere drijfwielen synchroon worden aangedreven.

21. Meubel volgens conclusie 20, met het kenmerk, dat meerdere drijfwielen in afzonderlijke poten door een centrale motor worden aangedreven.